Deutscher Bundestag **Drucksache 18/9270**

18. Wahlperiode 25.07.2016

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Tabea Rößner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/9139 –

Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus) und Förderung der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 18. Mai 2016 wurde vom Bundeskabinett ein Marktanreizprogramm zur Förderung der Elektromobilität verabschiedet.

Um den Absatz von Elektrofahrzeugen anzukurbeln, will die Bundesregierung Käuferinnen und Käufer von bestimmten Fahrzeugen, die rein elektrisch fahren, sowie von Hybridelektrofahrzeugen, die von außen aufgeladen werden können (Plug-in-Hybride), mit einer Kaufprämie (Umweltbonus) aus Mitteln des Energie- und Klimafonds unterstützen. Die Kaufprämie beträgt 4 000 Euro für rein elektrisch angetriebene Fahrzeuge und 3 000 Euro für Plug-in-Hybride und wird jeweils zur Hälfte durch die Automobilhersteller und die Bundesregierung finanziert. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) erarbeitet aktuell eine entsprechende Richtlinie.

Zudem will die Bundesregierung den Ausbau der Strom-Ladeinfrastruktur vorantreiben und strebt eine flächendeckende Versorgung mit bundesweit 15 000 Ladesäulen bis zum Jahr 2020 an. Die entsprechende Förderrichtlinie wird derzeit vom zuständigen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erarbeitet.

Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus)

1. Warum sollen elektrisch betriebene Fahrzeuge der Klassen L3e, L4e, L5e und L7e keinen Umweltbonus erhalten, obwohl diese Fahrzeuge im Elektromobilitätsgesetz als solche definiert sind und entsprechende Bevorrechtigungen (z. B. E-Kennzeichen) erhalten?

Im Elektromobilitätsgesetz sind alle Fahrzeuge mit elektrischen Antrieben definiert, die für eine Bevorrechtigung in Frage kommen können. Welche dieser Fahrzeuge bevorrechtigt werden, muss jedoch in jedem Einzelfall geprüft werden. Für den Umweltbonus kommen diejenigen Fahrzeuge in Betracht, die als Personenkraftwagen (M1) oder als Nutzfahrzeug (N1 oder N2 bis Führerscheinklasse B)

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 22. Juli 2016 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

dem von der Bundesregierung und der Industrie gemeinsam formulierten Ziel, bis zum Jahr 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf den Straßen zu haben, dienen.

2. Warum wird bei den von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen als Voraussetzung für einen Umweltbonus nicht eine Reichweite unter ausschließlicher Nutzung der elektrischen Antriebsmaschine von mindestens 40 Kilometern wie im Elektromobilitätsgesetz zugrunde gelegt?

Für die Klärung mit der Europäischen Kommission war es erforderlich, die Unterscheidung, 2 000 Euro oder 1 500 Euro Bundesanteil zu gewähren, mit einer klaren und allgemeingültigen technologischen Begründung zu untermauern. Dementsprechend werden 2 000 Euro Bundesanteil als Umweltbonus gewährt, wenn Personenfahrzeuge oder leichte Nutzfahrzeuge keine lokalen Emissionen aufweisen. 1 500 Euro Bundesanteil am Umweltbonus werden gezahlt, sofern zu fördernde Personenfahrzeuge oder leichte Nutzfahrzeuge höchstens 50 g CO_2/km emittieren.

Die im Elektromobilitätsgesetz genannte Möglichkeit für eine Privilegierung von Fahrzeugen, die 40 km Mindestreichweite aufweisen, spielt für die beihilferechtliche Genehmigung der Europäischen Kommission keine Rolle, da diese ausschließlich auf die Höhe der Emissionen abzielt.

3. Mit welcher Reduktion von Schadstoffen in der Luft (CO_2, NO_x etc.) rechnet die Bundesregierung, wenn das Förderziel – Stärkung der Nachfrage nach umweltschonenden Elektrofahrzeugen um mindestens 300 000 Fahrzeuge – mit dem Umweltbonus erreicht wird?

Die Bundesregierung verfolgt mit der finanziellen Förderung eine Marktaktivierung und damit das langfristige Ziel einer hohen Marktdurchdringung mit Elektrofahrzeugen. Langfristig kann daher der Beitrag zur Luftschadstoffreduktion deutlich ansteigen. Der Absatz von ca. 300 000 Elektrofahrzeugen alleine hat auf die Reduktion von Luftschadstoffen einen geringen Einfluss.

4. Welchen Anteil daran werden die durch den Umweltbonus geförderten Hybridelektrofahrzeuge haben?

Dazu liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

5. Welchen Anteil werden Hybridelektrofahrzeuge nach Einschätzung der Bundesregierung an den durch den Umweltbonus insgesamt geförderten Fahrzeugen haben?

Dazu liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

6. Warum unterscheidet sich die Zuschusshöhe des Umweltbonus für reine Batterieelektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge zu Hybridelektrofahrzeugen nur um 1 000 Euro?

Plug-In-Hybride verfügen zwar auch über einen Verbrennungsmotor. Gleichzeitig schaffen sie aber für Nutzerinnen und Nutzer den Einstieg in die Elektrifizierung von Antrieben. Insofern leisten sie einen erheblichen Beitrag, um neue Nutzergruppen mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen vertraut zu machen. Zudem sind diese Fahrzeuge in der Lage, den Großteil der durchschnittlichen täglichen Wegstrecken elektrisch zu bewältigen. Ihnen kommt bereits heute ein entsprechender Umweltvorteil zu.

7. Warum werden reine Batterieelektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge mit einem Umweltbonus von nur 4 000 Euro gefördert, wenn doch der Preisunterschied bei den Anschaffungskosten und Gesamtbetriebskosten reiner Elektrofahrzeuge im Verhältnis zu vergleichbaren Fahrzeugen mit einem Verbrennungsmotor wesentlich höher ist?

Der konkrete Wirtschaftlichkeitsvergleich kann von Modell zu Modell und in Abhängigkeit von der Entwicklung der Kraftstoffpreise durchaus unterschiedlich ausfallen, so dass nicht von einem einheitlichen Preisunterschied ausgegangen werden kann. Im Übrigen hat die Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen nicht das Ziel der Überbrückung der gesamten Kostendifferenz zwischen elektrischen und konventionell betriebenen Fahrzeugen.

8. Wann wird mit der im „Aktionsprogramm Klimaschutz 2020“ der Bundesregierung verankerten Förderung von Nutzfahrzeugen mit Elektro- oder Hybridantrieb begonnen?

   Für welche Fahrzeugklassen soll die Förderung gelten?

Im Regierungsentwurf für den Bundeshaushalt 2017 sind Mittel für ein derartiges Programm vorgesehen. Einzelheiten der Förderung werden zurzeit von dem zuständigen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erarbeitet und anschließend innerhalb der Bundesregierung abgestimmt.

9. In welcher Höhe sollen die Mehrkosten für die Anschaffung von Nutzfahrzeugen mit Elektro- oder Hybridantrieb gefördert werden?

   Für welche Fahrzeugklassen soll die Förderung gelten?

Auf die Antwort zu Frage 8 wird verwiesen

10. Welche finanzielle Ausstattung wird das Förderprogramm haben?

    Wie viele Nutzfahrzeuge mit Elektro- oder Hybridantrieb können damit nach Einschätzung der Bundesregierung gefördert werden?

Auf die Antwort zu Frage 8 wird verwiesen.

11. Mit welcher Reduktion von Schadstoffen in der Luft (CO_2, NO_x etc.) rechnet die Bundesregierung, wenn das Förderziel erreicht wird?

Aufgrund ihres Sachzusammenhangs wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

Förderung der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland

12. Wer soll das zentrale Verzeichnis für Ladeinfrastruktur führen und die Inbetriebnahme bzw. Außerbetriebnahme verwalten?

Nach der Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und inter-operablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für E-Fahrzeuge (Ladesäulenverordnung – LSV) ist der Bundesnetzagentur als Regulierungsbehörde für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen die Inbetriebnahme und Außerbetriebnahme schriftlich oder elektronisch zu melden.

13. In welchem Verhältnis sollen AC-Normalladestationen (bis 22 kW) und DC-Schnellladestationen (> 50 kW) errichtet werden?

Es ist vorgesehen, die Fördersumme von 300 Mio. Euro etwa zu einem Drittel für den Aufbau von Normalladepunkten und zu zwei Dritteln für den Aufbau von Schnellladepunkten zu verwenden.

14. Welche Schnellladestationen sollen mit welcher Ladeleistung gefördert werden, und an welche Kriterien wird dieses Mengengerüst von 50 kW, 150 kW und ggf. später 350 kW festgemacht?

Es ist geplant, dass über die Förderrichtlinie alle drei Leistungsklassen gefördert werden können. Eine Festlegung erfolgt dann in den jeweils veröffentlichten Förderaufrufen. Das Mengengerüst leitet sich aus den verkehrswissenschaftlichen Bedarfsplanungen ab und integriert Indikatoren wie z. B. Wegeketten, Siedlungsstrukturen und E-Fahrzeugdichte. Ein entsprechendes Planungstool soll ausgeschrieben werden.

15. Wie wird bei der Standortvergabe die geplante Ladeleistung und ein späterer Ausbau zu mehr Ladeleistung und/oder mehr Ladepunkte erfolgen?

Es soll zunächst keine Standortvorgabe erfolgen. In weiteren zu veröffentlichenden Förderaufrufen kann dann eine Standortvorgabe erfolgen, um das Ziel eines flächenhaft ausgewogenen Ausbaus bis 2020 zu erreichen. Über die Förderrichtlinie sollen Netzanschlüsse gefördert werden, die den perspektivischen Zubau von Ladepunkten bzw. höhere Ladeleistungen an den jeweiligen Standorten ermöglichen.

16. Wann soll die Förderung von Ladeinfrastruktur beginnen, und in welchen Schritten die Vergabe erfolgen?

Angestrebt wird, dass Anfang 2017 die Bewilligung von Anträgen beginnt. Die Förderrichtlinie und der erste Förderaufruf sollen möglichst noch 2016 veröffentlicht werden. Es wird regelmäßig zu veröffentlichende Förderaufrufe geben, in denen ergänzende Hinweise zu weitergehenden technischen Anforderungen, den jeweiligen konkreten Angaben der Förderhöchstsätze, dem Fördervolumen sowie weiteren Ausgestaltungen, die dem zielgerichteten Aufbau der Ladeinfrastruktur dienlich sind, konkretisiert werden.

17. Nach welchen Kriterien wird dies und in welchen zeitlichen Abständen soll die Vergabe erfolgen?

Geplant ist, dass mindestens zwei Förderaufrufe pro Jahr veröffentlicht werden. Die darin enthaltenen Anforderungen werden durch ein parallel zu dem Förderprogramm laufendes Evaluierungsverfahren ermittelt.

18. In welcher Höhe sollen dabei auch die Netzanschlusskosten mit gefördert werden?

Es ist vorgesehen, dass die Netzanschlusskosten neben der Förderung von Ladepunkten gefördert werden. Die genaue Höhe der Förderhöchstsätze wird noch geprüft und muss mit der Europäischen Kommission abgestimmt werden.

19. Welche POI-Daten (POI: Point of Interest) und POI-Formate sollen Ort und Status der Ladesäulen kommunizieren, und wie soll die Bereitstellung, Verarbeitung und Verwaltung von statischen und dynamischen Daten erfolgen?

Im Rahmen der kommenden Überarbeitung der Ladesäulenverordnung wird es eine Meldepflicht für alle zukünftigen Ladesäulen bei der Bundesnetzagentur geben. Dort liegt zukünftig der Datenpool der statischen Daten. Wie und in welcher Form eine einheitliche Erfassung von dynamischen Daten erfolgen wird, ist noch gemeinsam mit der Industrie festzulegen.

20. Wie werden Datenschutz und Datensicherheit bei der neuen Ladeinfrastruktur gewährleistet?

Die Investoren unterliegen den aktuellen Datenschutzbestimmungen und müssen diese zum Schutze der E-Fahrzeugkunden umsetzen.

21. Wie soll das „eRoaming“ für das Bezahlen der Ladeleistung erfolgen und verrechnet werden, und wie kann dabei nach Ladeleistung (und nicht nur nach Zeit) abgerechnet werden?

Im Entwurf der Förderrichtlinie ist vorgegeben, von den Investoren zu fordern, dass an den neu errichteten Ladestationen per Roaming Kunden von anderen Ladesäulenbetreibern oder Mobilitätsanbietern laden können. Die Umsetzung (z. B. Anbindung an eine Roamingplattform) soll dem Investor bzw. Betreiber der Ladeeinrichtung obliegen.

22. Wie soll der Ad-hoc-Zugang zur jeweiligen Ladesäule sichergestellt werden, ohne dass jeweils eine Vertragsbindung mit dem Anbieter erfolgen muss?

Das AdHoc-Laden wird in der überarbeiteten LSV geregelt, da es sich hierbei um eine umsetzungspflichtige Vorgabe aus der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Alternative Fuels Infrastructure Directive – AFID) handelt.

23. Soll der Bau von Pufferspeichern zwecks Netzentlastung an DC-Schnellladestationen (> 150 kW) mit gefördert werden, und wenn ja, nach welchen Kriterien?

Es ist geplant, dass der Bau von Pufferspeichern alternativ förderungsfähig sein soll. Die genauen Kriterien werden derzeit noch geprüft.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333